Vu l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public ;

Vu les règlements de navigabilité des aéronefs en vigueur ;

Sur la proposition du directeur des transports,

Arrête :

Article 1er. — Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à tous les aéronefs de transport public, sans préjudice de l'application des dispositions fixées par les conditions techniques de délivrance de certificat de navigabilité, notamment en ce qui concerne les issues de secours, la largeur des couloirs, les aménagements et les équipements des aéronefs certifiés conformes aux réglements de navigabilité actuellement en vigueur.

Toutefois des dérogations à certaines dispositions fixées par le présent arrêté peuvent être accordées par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports notamment pour les avions d'un poids maximum inférieur à 5.700 kgs.

TITRE I

AMENAGEMENT, ISSUES DE SECOURS ET SIEGES DES PASSAGERS

Art. 2. — Tout aéronef de transport public doit être aménagé pour permettre l'évacuation rapide de tous les occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé.

Le rapport entre la capacité en sièges passagers et le nombre des issues de secours de la cabine des passagers est fixé dans l'annexe I au présent arrêté. Cette annexe fixe également le nombre maximum de personnes à bord de plus de 3 ans admissibles par appareil (équipage compris) .

Art. 3. — Chaque passager adulte et chaque membre du personnel navigant technique ou commercial doit disposer d'un siège individuel et être muni d'une ceinture de sécurité. Ces équipements doivent être d'un type homologué ou agréé.

De plus, les sièges orientés dans un autre sens que face à la marche (sièges disposés latéralement, sièges tournés vers l'arrière) doivent être d'un type approprié au genre d'aménagement considéré et faire l'objet d'un agrément spécial.

Les conditions exigées pour le transport des enfants sont fixées par décision du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

Art. 4. — Les issues de secours et leur mécanisme d'ouverture doivent porter les indications utiles (en langue arabe et en langue française) pour faciliter leur emploi de jour et de nuit. Toutes ces indications doivent être éclairées par une ou plu sieurs sources lumineuses alimentées indépendamment du circuit principal d'éclairage. Sur certains aéronefs en service ces sources lumineuses peuvent être remplacées par des peintures lumineuses.

Toutes les issues de secours prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'aéronef à l'usage des sauveteurs.

Le repérage des zones du fuselage, si elles existent, permettant aux équipes de sauvetage de pénétrer dans l'aéronef doit être conforme aux dispositions fixées par l'annexe I du présent arrêté.

Art. 5. — Tous les aménagements des cabines de passagers et notamment la disposition des sièges, des portes de séparations des différents compartiments, des cloisons, des compartiments à usage de bar, de salle de lecture, etc... les dispositifs d'arrimage des bagages, doivent être approuvés par les services ou organismes qualifiés.

Le chargement de l'appareil ainsi que la disposition des sièges et de leurs accoudoirs et de tous les autres aménagements doivent permettre, à tout moment, un accès facile aux issues de secours.

Les voies de passage entre les divers compartiments pour passagers doivent être complètement dégagées. Les portes de séparation de ces différents compartiments doivent s'ouvrir dans les deux sens ou comporter une zone (frangible) permettant de les enfoncer facilement en cas de coincement. Toutefois, pour les avions en service actuellement les portes s'ouvrant dans un seul sens sont autorisées à condition qu'elles comportent un dispositif permettant leur blocage en position ouverte au décollage et à l'atterrissage.

Le chargement et les aménagements (tapis de sol notamment) ne doivent, en aucun cas, obstruer les trappes ou les portes d'accès aux soutes et aux commandes de secours (telles que descente manuelle des trains d'atterrissage, des volets etc).

TITRE II

CONSIGNES AUX PASSAGERS

Art. 6. — Au début de chaque vol ou avant d'effectuer un vol au-dessus de l'eau, au-dessus des régions inhospitalières ou à haute altitude, l'équipage doit mettre les passagers au courant de l'emplacement et du mode d'emploi des équipements appelés à être utilisés :

— ceinture de sécurité

— issues de secours,

— gilets de sauvetage et autres équipements individuels,

— masques à oxygène,

— équipement collectif des secours.

La mise au courant des passagers peut être faite à l'aide de notices dont ils prennent connaissance.

Dans tous les cas où des gilets de sauvetage sont exigés, l'équipage doit effectuer une démonstration pratique de ces équipements avant que le survol de l'eau n'ait commencé ou au début de ce survol.

Lorsque des masques à oxygène sont exigés, l'équipage doit effectuer une démonstration pratique de ces équipements au début du vol.

Art. 7. — L'équipage doit donner aux passagers, en cas d'urgence toutes les consignes de sécurité appropriées aux circonstances, dans le cas d'un incident en vol.

Les consignes de sécurité à appliquer en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé doivent faire l'objet de notices individuelles, placées de façon apparente à portée de chaque passager.

Art. 8. — Tout aéronef doit être muni de dispositifs (lumineux ou phonique par exemple) permettant à l'équipage de donner aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

— mettre les ceintures de sécurité,

— défense de fumer

— s'il a lieu, mettre les masques à oxygène.

TITRE III

EQUIPEMENTS DE SECOURS ET EQUIPEMENTS D'EVACUATION

TITRE III

Art. 9. — Tout aéronef doit emporter les équipements suivants quel que soit le vol effectué :

a) une trousse de premier secours et une boite de matériel de secours convenable et facilement accessible dont la composition est fixée en annexe 2.

b) pour les aéronefs à cabine non pressurisée, un extincteur portatif placé dans le poste de pilotage et un extincteur portatif dans chaque compartiment de passagers séparé du poste de pilotage ou difficilement accessible au pilote ou copilote ; toutefois, si l'aéronef ne comporte qu'un seul compartiment pour tous les occupants (cas de certains avions légers, par exemple) l'extincteur portatif passagers n'est pas exigé.

De plus, le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports peut exiger des extincteurs supplémentaires pour certains types d'aéronefs, si la sécurité l'exige.

c) une hache de pompiers dans la cabine passagers et pour les avions de plus de 50 passagers, une dans le poste de pilotage. Ces haches sont destinées notamment à ouvrir la paroi du fuselage en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé. Pour les aéronefs transportant plus de 100 passagers, le nombre de haches emportées doit être de trois, une dans le poste de pilotage, deux dans la cabine passagers situées à portée de la main des personnels navigants commerciaux lorsque ces derniers ont pris la place qui leur est désignée pour le décollage et l'atterrissage.

d) des dispositifs permettant l'évacuation rapide des occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé (rampe dévacuation, cordes, etc....)

Chacun des équipements définis au présent article doit être d'un type homologué ou agréé.

Art. 10. — L'exploitant doit établir un plan d'évacuation précisant notamment l'emplacement des issues de secours et le processus d'évacuation des occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé. Il doit aussi établir un plan figurant les équipements de secours et d'évacuation et leur emplacement (dimension du fuselage : 50 cm).